Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/3137

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

über den Antrag der Abgeordneten Josten, Buchstaller, Dr. Danz und Genossen

— Drucksache IV/2020 —

betr. **Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf dem Rhein, der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas**

A. Bericht des Abgeordneten Ramms

Der Antrag der Abgeordneten Josten, Buchstaller, Dr. Danz und Genossen betr. Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf dem Rhein, der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas — Drucksache IV/2020 — wurde in der 124. Sitzung des Deutschen Bundestages am 29. April 1964 dem Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen überwiesen und in dessen 55. Sitzung am 11. Juni 1964 eingehend beraten. Dabei herrschte im Ausschuß Übereinstimmung über die Notwendigkeit einer Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse. Es tauchte der Gedanke auf, die Vor- und Zwischenfinanzierung durch Gründung einer Finanzierungsgesellschaft zu sichern, an der sich die Verbände und Länder beteiligen könnten. Die Bundesregierung wurde um einen detaillierten Bericht über Gesamtkosten, Einsparungsmöglichkeiten und Gebührenerhebung gebeten, der mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 30. November 1964 vorgelegt wurde und der wie folgt lautet:

„Für die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf dem Rhein ist in erster Linie der Ausbau des Rheins zwischen Mannheim und St. Goar erforderlich. Durch eine Vertiefung der Fahrrinne von 1,70 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GlW) *) auf 2,10 m unter GlW sollen die Fahrwassertiefe auf dieser Strecke der des unterhalb anschließenden Abschnittes St. Goar—Köln angepaßt und die Verkehrsbedingungen der Schiffahrt vor allem in der Binger—Loch-Strecke wesentlich erleichtert werden. Daneben sind die Anpassung des Strombettes an den neu festgesetzten Gleichwertigen Wasserstand (GlW) 62 und die Anpassung der Uferdeckwerke an den modernen Schiffsverkehr vordringlich in Angriff zu nehmen. Schließlich wird im Rheinabschnitt Karlsruhe—Mannheim die Beseitigung der sog. Sondernheimer Schwelle angestrebt.

1. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme sind mit rd. 170 Mio DM ermittelt worden. Die Kosten entstehen im wesentlichen durch Neu- oder Umbau von Strombauwerken, durch Baggerungen und durch Felsbeseitigungsarbeiten in der Gebirgsstrecke. Der Kostenberechnung liegen die Preise ähnlicher Arbeiten der letzten Jahre zugrunde. Zur Preisermittlung für die Felsarbeiten, die in diesem Umfang unter den auf dem Rhein herrschenden, durch den starken Schiffsverkehr und die Strömung besonders erschwerten Arbeitsverhältnissen erstmals ausgeführt werden sollen, wurden auch die Ergebnisse von Versuchsarbeiten herangezogen. Im einzelnen werden für den Ausbau der Gebirgsstrecke ca. 110 Mio DM, für die Anpasung des Strombettes an den GlW 62 ca. 24 Mio DM und für die Herrichtung der Uferdeckwerke ca. 32 Mio DM erforderlich sein. Für die Beseitigung der Sondernheimer Schwelle werden 2,5 Mio DM benötigt.

*) GlW = Wasserstand, der an durchschnittlich 20 Tagen im Jahr unterschritten wird

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

2. Bauzeit

Die Bauzeit für den Ausbau des Rheins zwischen Mannheim und St. Goar ist mit 8 Jahren veranschlagt, und zwar mit Rücksicht auf den in der gesamten Ausbaustrecke außerordentlich starken Schiffsverkehr (bis zu 16 000 Schiffen im Monat). Die Ausbauarbeiten, die auch umfangreiche Sprengarbeiten umfassen, sind fast ausschließlich in der Fahrrinne oder an deren Rändern vom Wasser aus durchzuführen. Deshalb werden für die Schiffahrt Überholverbots- und an einigen Stellen auch Strecken mit Richtungsverkehr festgelegt werden müssen. Um die Beeinträchtigung des Verkehrs in erträglichen Grenzen zu halten, müssen die Bauabschnitte jeweils in Lose aufgeteilt und räumlich auseinandergezogen werden. Auch können einzelne Maßnahmen erst nach Abschluß anderer Arbeiten begonnen werden. So ist Voraussetzung für das Einsprengen des zusätzlichen mittleren Fahrwassers in das Binger Riff die Fertigstellung der Baumaßnahmen, die wegen der Absenkung des Wasserspiegels in dem oberhalb anschließenden Abschnitt notwendig sind. Da für diese Arbeiten eine Bauzeit von vier Jahren benötigt wird, können die Arbeiten am Binger Riff selbst erst im fünften Baujahr in Angriff genommen werden.

Obwohl der Ausbau durch vorherige Modellversuche und Berechnungen sorgfältig und unter Anwendung aller verfügbaren technischen Hilfsmittel vorbereitet wird, lassen sich die Auswirkungen der einzelnen Baumaßnahmen auf das Verhalten des Stromes doch nur näherungsweise erfassen. Die Ergebnisse der Voruntersuchungen müssen daher während der Bauarbeiten durch Beobachtungen und Messungen in der Natur laufend überprüft und ggf. für die weitere Bauausführung korrigiert werden. Auch aus diesem Grunde ist die Abwicklung der Arbeiten an eine bestimmte zeitliche Folge gebunden.

Wegen aller dieser technischen Schwierigkeiten läßt sich die veranschlagte Bauzeit von acht Jahren nicht abkürzen. Trotzdem wird jede Möglichkeit zur Beschleunigung der Arbeiten ausgenutzt werden.

Die Anpassung des Strombettes und der Uferdeckwerke an die heutigen Erfordernisse sollte nicht bis zum Abschluß des Mittelrheinausbaues zurückgestellt werden. Das gilt vor allem bezüglich der Uferdeckwerke, deren Anpassung an den modernen Schiffsverkehr wegen des drohenden Substanzverlustes, der mit Mitteln der Unterhaltung nicht mehr aufgehalten werden kann, dringend geboten ist. Eine Verzögerung dieser Arbeiten würde künftig erheblich höhere Aufwendungen erfordern. Auch die Anpassung des Strombettes an den neu festgesetzten GlW 62 sollte nicht bis zur Fertigstellung der übrigen Maßnahmen aufgeschoben werden, weil die Bundesrepublik Deutschland hierzu durch die Mannheimer Akte verpflichtet ist. Die Arbeiten an der Beseitigung der Sondernheimer Schwelle sollten gleichzeitig mit dem Mittelrheinausbau fertiggestellt werden, weil diese Stelle häufig eine Fehltiefe aufweist, die die Abladetiefe beschränkt.

3. Finanzierung

a) Beteiligung der interessierten Bundesländer

Über eine finanzielle Beteiligung der am Mittelrheinausbau interessierten Bundesländer ist mit den an den Rhein angrenzenden Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen verhandelt worden. Sie haben übereinstimmend die Finanzierung als eine Angelegenheit des Bundes bezeichnet und sind dabei von einer Bausumme von 110 Mio DM für den Mittelrheinausbau in 8 Jahresraten ausgegangen. Eine finanzielle Mitwirkung der Länder am Mittelrheinausbau hat danach die Übernahme der vollen Baukosten durch den Bund zur Voraussetzung und kann nur bei gemeinsamem Vorgehen der vier angesprochenen Länder — etwa in der Weise, daß die Länder die Zinsen für ein vom Bund aufzunehmendes Darlehen tragen — erwartet werden.

Es wird weiteren Verhandlungen vorbehalten bleiben müssen, die Länder zu verbindlichen Zusagen für eine finanzielle Mitwirkung beim Mittelrheinausbau zu veranlassen.

b) Beteiligung der Wirtschaft

Gespräche mit der verladenen deutschen Wirtschaft über deren Beteiligung an der Finanzierung des Mittelrheinausbaues haben nach einem zunächst erfolgversprechenden Beginn zu keinem Ergebnis geführt. Der Gedanke, dem Bund ab 1965 ein zinsfreies Darlehen in 8 Jahresraten in Höhe von 6 Mio DM zu geben, wenn der Bund gleichhohe Jahresraten in seinen Haushalten für diesen Zweck ausweist, ist von der Wirtschaft nicht weiter verfolgt worden. Nach den letzten Äußerungen von Vertretern der Wirtschaft ist auf Grund der Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages zu dieser Frage mit einer Beteiligung der Wirtschaft am Ausbau des Rheins nicht mehr zu rechnen. Auch die Vertreter der Bundesländer haben dringend davon abgeraten, die Wirtschaft an der Finanzierung zu beteiligen, da dann erfahrungsgemäß immer wieder versucht wird, hierfür Zugeständnisse einzuhandeln.

Als Vertreter der deutschen Rheinschiffahrt hat der Vorsitzende des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen zur Beteiligung an den Kosten des Rheinausbaues erklärt, daß sich die Rheinschiffahrt in einer angespannten wirtschaftlichen Lage befinde, die es ihr unmöglich mache, trotz ihres Interesses an den Ausbaumaßnahmen Beiträge zur Finanzierung aufzubringen.

c) Beteiligung der Rheinuferstaaten

Die bisherigen Verhandlungen über Beiträge der außerdeutschen Rheinschiffahrtsländer aus ihren Staatshaushalten haben erkennen lassen, daß ein Zuschuß nur von der Schweiz zu erwarten ist. Über die Höhe dieses Beitrages, der entsprechend dem Anteil der Schweizer Flagge am Rheinverkehr nicht sehr bedeutend sein wird, kann noch

nichts Abschließendes gesagt werden. Die Verhandlungen über die Bereitstellung dieses Zuschusses werden weitergeführt.

Bei der Überlegung, auch andere Rheinuferstaaten als die Schweiz zu den Kosten für die deutsche Rheinstrecke heranzuziehen, ist im übrigen darauf hingewiesen worden, daß diese Staaten ihrerseits Forderungen auf deutsche Beiträge zu Ausbaukosten für nichtdeutsche Rheinstrecken mit dem gleichen Recht erheben könnten. Hieraus könnten sich u. U. Belastungen für den Bundeshaushalt ergeben, deren Umfang in keinem Verhältnis zu den Ausbaukosten für die Mittelrheinstrecke stehen würde.

d) Beteiligung der Rheinschiffahrt (Schiffahrtsabgaben)

Eine Beteiligung der Rheinschiffahrt an der Finanzierung in der Form der Erhebung von Schiffahrtsabgaben stößt auf Schwierigkeiten. Es muß zunächst unterschieden werden zwischen der Forderung, über die Verkehrsentgelte auch die Wegekosten zu decken, und der Finanzierung einzelner Ausbauvorhaben. Solange die Arbeiten zur Feststellung der Infrastrukturkosten der einzelnen Verkehrsträger weder national noch international abgeschlossen sind, kann bei einzelnen Ausbaumaßnahmen nicht so vorgegangen werden, als ob bereits verbindliche Ergebnisse vorliegen. Eine Heranziehung der Verkehrsnutzer zu der Finanzierung durch Erhebung von Schiffahrtsabgaben setzt ferner langwierige Verhandlungen voraus, da hierbei schwierige völkerrechtliche und politische Probleme zu klären sind. Es ist nicht angebracht, den Ausbau des Rheins bis zum Abschluß dieser Verhandlungen zurückzustellen, denn verkehrswirtschaftlich ist der unverzügliche Ausbau notwendig.

Die deutsche Rheinschiffahrt hat in einer Besprechung, in der gemäß dem Auftrag des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen die Frage der Abgabenerhebung erörtert worden ist, erklärt, daß sie im Falle der Einführung von Abgaben auf dem Rhein darauf bestehen müsse, daß alle Benutzer des Rheins in gleicher Weise herangezogen werden. Die Rheinschiffahrt hat sich auch den übrigen Bedenken angeschlossen und daher den Vorschlag einer Abgabenerhebung abgelehnt.

e) Gründung einer Finanzierungsgesellschaft

Da sich nach den Ergebnissen der Verhandlungen eine finanzielle Beteiligung Dritter wahrscheinlich auf die Bundesländer am Rhein und auf die Schweiz beschränken würde, erscheint die Gründung einer Finanzierungsgesellschaft in Anbetracht der geringen Höhe der von diesen Seiten zu erwartenden Mittel und in Anbetracht der kurzen Dauer der Baumaßnahme nicht zweckmäßig. Für die Mitwirkung der Bundesländer sollte vielmehr ein anderer Weg gesucht werden. Als Beitrag der Schweiz sollte ein direkter, nicht rückzahlbarer Zuschuß an den Bund angestrebt werden."

Inzwischen hat der Haushaltsausschuß dem Bundestag empfohlen, in Kap. 12 03 Tit. 818 — Voruntersuchung und Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Rheinstrecke von Mannheim bis St. Goar — die Mittel von 2 060 000 DM um 2 000 000 DM auf 4 060 000 DM anzuheben. Der Deutsche Bundestag hat dieser Empfehlung in zweiter Lesung entsprochen.

Damit dürfte dem Anliegen der Antragsteller in diesem Rechnungsjahr entsprochen und der Antrag erledigt sein.

Bonn, den 25. Februar 1965

Ramms

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag — Drucksache IV/2020 — für erledigt zu erklären.

Bonn, den 12. November 1964

Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen

Dr. Bleiß	**Ramms**
Vorsitzender	Berichterstatter